Le capteur de l'indicateur de température extérieure se trouve dans la zone du carénage avant. De ce fait, le capteur peut être affecté par la chaleur de la route ou du moteur en conduite au ralenti ou à vitesse peu élevée. Ceci signifie que la précision de la température affichée peut uniquement être vérifiée par comparaison avec celle d'un thermomètre placé près du capteur, et non pas par comparaison avec les affichages externes (p.ex. affichage de température sur les bâtiments environnants, etc.).

L'adaptation à la température extérieure se déroule par étapes et dépend des conditions de circulation (en accordéon ou à allure modérée et constante) et des écarts de température.

AVERTISSEMENT !

L'indicateur de température extérieure n'est pas destiné à vous avertir de la présence de glace et ne convient pas à cet usage. Les températures indiquées juste au-dessus du point de congélation ne garantissent pas que la surface de la route n'est pas verglacée.

23. Témoin de coussins gonflables



La capacité opérationnelle du système de coussins gonflables est vérifiée par le témoin de coussin gonflable du bloc d'instruments lorsque la clé est placée en position ACC ou ON/RUN dans le commutateur d'allumage. Si aucun défaut n'est détecté, le témoin s'éteint après quatre secondes environ. Lorsque le témoin s'est éteint, le système continue à surveiller les éléments et circuits du système de coussins gonflables et indiquera une défaillance en allumant à nouveau le témoin.

Le témoin doit s'allumer et rester allumé pendant quatre secondes à titre d'essai d'ampoule à la mise du contact. Si le témoin ne s'allume pas au démarrage, faites remplacer l'ampoule. Si le témoin reste allumé ou s'allume pendant le trajet, faites vérifier le système de coussin gonflable par un concessionnaire agréé.

AVERTISSEMENT !

Si une défaillance de coussin gonflable est indiquée, il se peut que le coussin gonflable ne soit pas opérationnel. Pour votre sécurité, nous vous recommandons vivement de consulter un concessionnaire agréé afin de procéder à un contrôle du système; le coussin gonflable pourrait ne pas se déployer en cas d'accident, ce qui pourrait entraîner des blessures graves, voire mortelles ; il pourrait aussi se déployer inopinément, ce qui pourrait également s'avérer désastreux.

24. Témoin de panne



Ce témoin fait partie du système d'autodiagnostic qui surveille les émissions de l'échappement et le moteur. Si un problème est détecté dans l'un de ces systèmes, le témoin de panne s'allume. Le témoin s'allume et reste allumé brièvement à titre d'essai d'ampoule à la mise du contact.

L'absence ou le desserrage du bouchon de carburant, une qualité médiocre de carburant et d'autres problèmes peuvent allumer le témoin après le démarrage du moteur. Assurez-vous que le bouchon de remplissage est bien serré à chaque appoint de carburant.

Si le témoin de panne reste allumé en permanence et que le véhicule se comporte normalement, vous pouvez continuer à rouler. Dans la plupart des cas, le véhicule ne devra pas être remorqué. Cependant nous vous recommandons de faire contrôler aussi vite que possible le système par un concessionnaire agréé.

Si le comportement du véhicule n'est pas normal et que le témoin de panne clignote ou reste en permanence allumé, il indique une situation sérieuse qui pourrait entraîner une perte de puissance ou des dégâts importants au convertisseur catalytique. Le véhicule doit être examiné au plus vite par un concessionnaire agréé.

25. Témoin d'usure des plaquettes de frein



La clé étant à la position ON/RUN du commutateur d'allumage, le témoin d'usure des plaquettes de frein s'allume. Il doit s'éteindre lorsque le moteur tourne.

Si le témoin s'allume lors d'un freinage, ceci indique que les plaquettes de frein sont usées.

Le système de freinage doit être contrôlé aussi rapidement que possible par un concessionnaire agréé.

26. Témoin de niveau d'huile



La clé étant à la position ON/RUN du commutateur d'allumage, le témoin de niveau d'huile s'allume. Il doit s'éteindre immédiatement dès que le moteur tourne. Si le témoin ne s'éteint pas ou s'allume lors d'un trajet, le niveau d'huile est tombé aux alentours du repère minimum de la jauge.

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DU MOTEUR

Un capteur dans le carter d'huile permet de vérifier le niveau d'huile sans ouvrir le capot. Il fournit une mesure précise du niveau d'huile, alors que le témoin de bas niveau d'huile moteur avertit que le niveau est vraiment insuffisant. Le véhicule étant en stationnement sur une surface plane, le moteur est chaud et coupé depuis cinq minutes environ. Lorsque le commutateur d'allumage est en position ON/RUN, un pictogramme ISO de niveau d'huile apparaît dans la fenêtre du compteur de trajet et un pictogramme d'"horloge" est affiché à l'écran du compteur kilométrique. Une double pression sur le bouton situé à gauche du compteur de vitesse affiche l'un des messages suivants :

- OK
- -1.0 L (-1.0 Q)
- -1.5 L (-1.5 Q)
- -2.0 L (-2.0 Q)
- HI (Trop plein)

Le volume d'huile indiqué doit être ajouté au moteur si le message -2.0 L (-2.0 Q) clignote et qu'un signal sonore retentit. Le message HI indique qu'un excès d'huile doit être retiré du carter pour éviter tout dommage au moteur ou au convertisseur catalytique. Si le pictogramme ISO de niveau d'huile et le pictogramme d'horloge restent allumés lors d'un essai de vérification du niveau d'huile, et qu'aucun message n'apparaît, ou si le témoin de bas niveau d'huile moteur s'allume, ceci indique une défaillance du système de contrôle du niveau d'huile du moteur. Une jauge d'huile facilement accessible permet un contrôle manuel du niveau d'huile.

Si aucune fuite n'est constatée, continuez votre route jusqu'à la prochaine station-service, où le niveau d'huile préconisée pourra être corrigé jusqu'au repère "plein" de la jauge.

27. Témoin de bas niveau de carburant

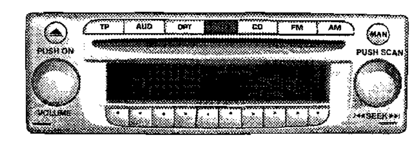


Quand le réservoir ne contient plus que 7,5 litres (2 gallons) environ de carburant, le pictogramme de carburant s'allume et reste allumé jusqu'à ce que l'appoint soit fait.

"MODULE INFINITY" RADIO STEREO AM/FM AVEC LECTEUR MONO-CD

Systèmes du MODULE INFINITY

Un module audio haut de gamme Infinity, comprenant une radio stéréo AM/FM et un lecteur CD monodisque fait partie de l'équipement standard de votre véhicule. Il alimente un amplificateur 240W à six canaux, avec deux subwoofers montés dans le panneau arrière, derrière les sièges, et quatre haut-parleurs montés dans les portes.



810aecb6

Alimentation/Volume
Pour activer le système audio, appuyez sur le bouton ON/OFF situé à gauche. Si l'unité a été mise hors fonction en coupant le contact, elle sera remise en fonction lorsque le contact sera mis.

Appuyez sur le bouton ON/OFF moins de trois secondes après avoir coupé le contact pour empêcher la coupure de la radio.

L'unité peut également être utilisée sans mettre le contact en appuyant sur le bouton ON/OFF, mais elle s'éteindra automatiquement après une heure.

Le volume est contrôlé en tournant le bouton ON/OFF vers la gauche ou vers la droite.

Réglages audio (AUD)

- Basses (BASS)

  Appuyez plusieurs fois sur la touche AUD jusqu'à ce que le mot BASS apparaisse. Tournez le bouton rotatif droit pour obtenir le niveau désiré (de -9 à +9).

- Aigus (TREB)

  Appuyez plusieurs fois sur la touche AUD jusqu'à ce que le mot TREB apparaisse. Tournez le bouton rotatif droit pour obtenir le niveau désiré (de -9 à +9).

- Equilibre (BAL)

  Appuyez plusieurs fois sur la touche AUD jusqu'à ce que le mot BAL apparaisse. Tournez le bouton rotatif droit pour obtenir le niveau désiré (de -9 à +9).

- Réglage linéaire (LINEAR)

  La valeur de tonalité pour la source du signal (p. ex. radio/FM) est réglée sur 0 (valeur moyenne). Pressez et maintenez la touche AUD pendant plus de 4 secondes jusqu'à ce que FM LINEAR apparaisse (ceci n'affectera que la FM). Pressez et maintenez la touche AUD pendant plus de 8 secondes jusqu'à ce que ALL LINEAR apparaisse (ceci affectera la radio et le CD).

- Fonction de sourdine (MUTE)

  Pour activer la fonction de sourdine dans tous les modes et toutes les bandes de fréquences, appuyez sur la touche TP. La fonction de sourdine est annulée en appuyant à nouveau sur la touche TP ou en tournant la commande de volume.

REMARQUE :

Après six secondes sans commandes, ou en appuyant sur les touches OPT, CD, AM, FM ou TP, le réglage actuel est annulé et le nouveau réglage est mémorisé.

FM1 — FM2 — FM AS — BEST FM
Le système possède quatre modes de mémorisation FM qui peuvent être sélectionnés en appuyant plusieurs fois sur la touche FM.

FM1 - Une des dix fréquences FM mémorisées peut être sélectionnée en appuyant sur une touche multifonction.

FM2 - Un second groupe de dix fréquences FM mémorisées peut être sélectionné en appuyant sur une touche multifonction.

FM AS - Un dispositif de mémorisation automatique mémorise les 9 stations délivrant actuellement les signaux les plus puissants sur les touches de station 1 à 9, dans l'ordre de qualité du signal.

Appuyez plusieurs fois sur la touche FM jusqu'à ce que la mention FM AS soit affichée afin d'effectuer une mémorisation automatique. Appuyez plusieurs fois sur la touche multifonction AS jusqu'à ce que la mention AS-SEEK soit affichée. Pour sélectionner les stations mémorisées, appuyez sur les touches 1 à 9.

BEST FM - La fonction BEST FM mémorise automatiquement et met continuellement à jour les fréquences des stations par ordre de puissance des signaux.

La station la plus puissante vient en premier lieu lorsque BEST FM est sélectionné. Les stations émettant des signaux plus forts ou plus faibles sont sélectionnées en tournant le bouton rotatif droit.

Pour sélectionner la station affichée, appuyez sur le bouton rotatif droit.

Syntonisation des stations FM - La rotation de la commande rotative droite à droite ou à gauche permet de passer à la station FM précédente ou suivante émettant un signal puissant. Pour passer manuellement en revue chaque fréquence ou se syntoniser sur une station à signal plus faible, appuyez d'abord sur la touche MAN, puis tournez la commande rotative vers la droite ou vers la gauche.

Mémorisation de stations FM - 10 fréquences peuvent être mémorisées sur les bandes FM 1 et FM 2 en appuyant sur une touche multifonction pendant trois secondes ; un signal sonore confirme la mémorisation.

Recherche FM (SC) - Pour l'activer, appuyez sur le bouton rotatif droit jusqu'à ce que la mention SC soit affichée.

A partir de la fréquence actuelle, la prochaine station sera audible pendant huit secondes. Appuyez sur le bouton rotatif droit si vous désirez conserver cette station. Lorsque le balayage commence, il se poursuit jusqu'à ce qu'une station ou un programme soit retenu ou qu'un autre mode soit sélectionné.

Stations du système de données de la radio (RDS)

PTY (Type de programme)

Le type de programme d'une station sélectionnée peut être affiché pendant 10 secondes, ou passé en revue par ordre ascendant de fréquences pendant chaque fois huit secondes.

Pour activer cette fonction, appuyez sur la touche OPT en mode FM, puis sur la touche TP multifonction. Vous pouvez présélectionner l'un des types de programme actuellement disponibles en tournant le bouton rotatif droit, et la recherche de ce type de programme débute.

Appuyez à nouveau sur la touche pour conserver le programme réceptionné. Si la station sélectionnée ne transmet pas d'identification PTY, l'écran affichera NO PTY. Si tous les critères d'évaluation RDS ne sont pas remplis, l'unité affichera uniquement la fréquence.

Voici des exemples de types de programmes affichés :

- NEWS - Nouvelles
- SOFT - Musique douce
- INFORM - Programmes d'information
- NOSTALGA - Nostalgie
- SPORTS - Bulletins sportifs

- JAZZ - Jazz
- TALK - Causeries
- CLASSICL - Musique classique
- ROCK - Musique rock
- R B - R&B
- CLS ROCK - Rock classique
- SOFT R B - Soft R&B
- ADLT HIT - Hits
- LANGUAGE - Programmes de langue
- SOFT RCK - Soft Rock
- REL MUSC - Musique religieuse
- TOP 40 - Top 40
- REL MUSC - Causeries religieuses
- COUNTRY - Musique Country
- PERSNLTY - Personnalité
- OLDIES - Musique légère plus ancienne
- PUBLIC - Radio publique
- WEATHER - Météo
- PTY 24-28 - Non spécifié
- NO PTY - Pas de type de programme

AM-AM AS
Le système dispose de deux modes AM. Appuyez plusieurs fois sur la touche AM jusqu'à ce que la bande ou le mode de fonctionnement soit sélectionné. Pour effectuer une recherche dans ce mode, appuyez sur le bouton droit pour que la mention SC soit affichée. Les stations pouvant être captées sont émises pendant huit secondes. Appuyez à nouveau sur la touche pour conserver le programme réceptionné.

Lorsque le balayage commence, il se poursuit jusqu'à ce qu'une station soit retenue ou qu'un autre mode soit sélectionné.

Syntonisation des stations AM - La rotation de la commande rotative droite vers la droite ou la gauche permet de passer à la station AM précédente ou suivante émettant un signal puissant. Pour passer manuellement en revue chaque fréquence ou se syntoniser sur une station à signal plus faible, appuyez d'abord sur la touche MAN, puis tournez la commande rotative vers la droite ou vers la gauche.

Mémorisation de stations AM - 10 fréquences peuvent être mémorisées sur la bande AM en appuyant sur une touche multifonction pendant trois secondes ; un signal sonore confirme la mémorisation.

AM AS - Un dispositif de mémorisation automatique mémorise les 9 stations délivrant actuellement les signaux les plus puissants sur les touches de station 1 à 9, dans l'ordre de qualité du signal. Appuyez plusieurs fois sur la touche AM jusqu'à ce que la mention AM AS soit affichée afin d'effectuer une mémorisation automatique. Appuyez plusieurs fois sur la touche multifonction AS jusqu'à ce que la mention AS-SEEK soit affichée. Pour sélectionner les stations mémorisées, appuyez sur les touches 1 à 9.

Mode d'emploi du lecteur de disques compacts
Pour activer la fonction lecteur de disques compacts, appuyez sur la touche CD ; la mention CDS s'affiche à l'écran. Si aucun disque n'est présent dans le lecteur, l'écran affiche brièvement la mention NO CDS et le mode radio reste actif.

Insérez le disque dans la fente, la face imprimée vers le haut. L'unité affiche le nombre de plages et la durée totale du disque. Lorsque la dernière plage a été lue, l'unité recommence automatiquement la lecture de la première.

Pour éjecter un disque, pressez et relâchez la touche EJT.

Si l'alimentation est coupée, le disque restera dans la fente du lecteur afin de le protéger.

Fonctions du lecteur de disques compact :

- **Saut de plage**

  Tournez le bouton rotatif droit. Tournez-le plus loin vers la droite ou vers la gauche pour sauter plusieurs plages. Si une plage est lue pendant moins de huit secondes, le système passe à la plage suivante.

- **Balayage des plages (SC)**

  Poussez le bouton rotatif droit jusqu'à affichage de la mention SC. Chaque plage est lue pendant huit secondes. Appuyez à nouveau sur le bouton pour annuler cette fonction.

- **Avance/Retour rapide (<<, >>)**

  Maintenez enfoncée la touche multifonction >> pour une avance rapide audible. Maintenez enfoncée la touche multifonction pour une lecture arrière rapide audible. La durée correspondante est affichée pendant cette opération et se poursuit pendant huit secondes supplémentaires lorsque la touche de fonction est relâchée.

- **Affichage du temps relatif (T)**

  Appuyez sur la touche multifonction T pour afficher durant huit secondes environ le minutage de la plage en cours de lecture.

- **Lecture aléatoire (RP)**

  Appuyez sur la touche multifonction RP pour une lecture aléatoire des différentes plages du disque. Appuyez à nouveau sur la touche pour annuler cette fonction.

REMARQUE :

Pour protéger l'unité d'une chaleur excessive, un dispositif de protection thermique a été intégré aux circuits. Si une température de fonctionnement élevée est détectée, la mention CD TEMP est affichée pendant huit secondes et l'unité revient à la dernière source (AM ou FM). Laissez le système se refroidir suffisamment et réessayez.

Menu de l'utilisateur
Les fonctions suivantes de ce menu peuvent être adaptées à vos besoins personnels :

- USER - Mémorisation de l'utilisateur
- M/S - Réglage mono/stéréo
- DRIVER - Réglage pour conduite à gauche ou conduite à droite
- PHONE - Caractéristiques du téléphone
- LED - Réglage des diodes

Pour accéder au menu USER, appuyez sur la touche OPT plus de trois secondes. La mention USER apparaît à l'écran, et une autre action de l'utilisateur doit être saisie dans les six secondes, faute de quoi le menu disparait automatiquement. Vos réglages actuels peuvent être annulés et les sélections effectuées seront sauvegardées en appuyant sur les touches CD, AM, FM ou TP.

Mémorisation de l'utilisateur (USER - 1, 2, 3)
Vous pouvez programmer jusqu'à trois utilisateurs, pour lesquels les réglages sonores et la dernière station reçue avant coupure seront mémorisés. Pour activer cette fonction, accédez au menu utilisateur. L'un des trois utilisateurs peut être sélectionné en tournant le bouton rotatif droit. Vous pouvez également rappeler le réglage mono/stéréo en appuyant à ce moment sur le bouton rotatif droit.

Mono/Stéréo
Afin de supprimer les interférences dues à la réception, trois paramètres peuvent être réglés pour optimiser la réception.

Rappelez le menu utilisateur, puis appuyez plusieurs fois sur le bouton rotatif droit jusqu'à ce que la mention STEREO, STO AUTO ou MONO soit affichée (en fonction du réglage actuellement sélectionné, vous devrez peut-être tourner également le bouton pour atteindre votre sélection).

- STO AUTO - réglage du fonctionnement normal. L'unité commute de stéréo à mono et inversement en fonction des conditions de réception (ceci constitue le réglage optimal pour la plupart des zones de réception).
- STEREO - réglage pour conditions exceptionnelles. L'unité est réglée pour une réception stéréo permanente (principalement pour capter des émetteurs privés en zone urbaine).
- MONO - réglage pour les réceptions avec réflexion permanente ; l'unité est réglée pour une réception monaurale permanente.

Vous pouvez également rappeler le réglage DRIVER en appuyant à ce moment sur le bouton rotatif droit.

Conducteur - G/D

Si un téléphone mains libres est installé, l'appelle passe par le système des hauts-parleurs. Le réglage DRIVER est utilisé pour le choix du haut-parleur du côté approprié (gauche ou droit).

Rappelez le menu utilisateur, puis appuyez plusieurs fois sur le bouton rotatif droit jusqu'à ce que DRIVER L ou DRIVER R soit affiché (en fonction du réglage actuellement sélectionné, vous devrez peut-être tourner également le bouton pour atteindre votre sélection). Vous pouvez également rappeler le réglage PHONE en appuyant à ce moment sur le bouton rotatif droit.

Caractéristiques de la mise en sourdine du téléphone

Si un téléphone mains libres est installé dans le véhicule, il se peut que les appels passent par le système des hauts-parleurs. Ceci supprime le besoin d'un haut-parleur supplémentaire (si les lignes du signal sont connectées à l'unité). Les réglages suivants sont disponibles :

- PH MUTE - La radio passe en sourdine.
- AUDIO PH - Appel téléphonique via la radio du véhicule.

Rappelez le menu utilisateur, puis appuyez plusieurs fois sur le bouton rotatif droit jusqu'à ce que la mention AUDIO PH ou PH MUTE soit affichée (en fonction du réglage actuellement sélectionné, vous devrez peut-être tourner également le bouton pour atteindre votre sélection).

ENTRETIEN DES DISQUES COMPACTS

Prenez les précautions suivantes pour conserver les disques compacts en bon état :

1. Saisissez le disque par les bords ; évitez de toucher la surface du disque.
2. Si le disque est souillé, nettoyez-le au moyen d'un chiffon doux passé du centre vers les bords.
3. Ne collez ni papier ni ruban adhésif sur les disques et évitez de les rayer.
4. N'utilisez aucun solvant tel que l'essence, le diluant, les produits de nettoyage ou les aérosols antistatiques.
5. Conservez les disques dans leur boîtier.
6. N'exposez pas les disques à la lumière solaire directe.
7. Rangez les disques à l'abri de chaleurs excessives.

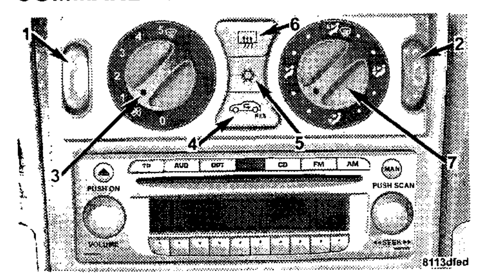
ANTENNE RADIO

L'antenne radio se trouve dans la glace du hayon arrière et ne requiert aucune maintenance.

RADIO ET TELEPHONE CELLULAIRE

Dans certaines conditions, l'utilisation d'un téléphone cellulaire dans votre véhicule peut interférer avec le fonctionnement de la radio sans toutefois l'endommager. Une solution consiste à déplacer l'antenne du téléphone. Cette situation n'est pas nuisible à la radio. Si le remède s'avère inefficace, réduisez le volume de la radio ou éteignez-la lorsque vous téléphonez.

COMMANDES DE CHAUFFAGE



1. Commande de température du conducteur
2. Commande de température du passager
3. Commande de vitesse de ventilateur
4. Recirculation d'air/REST
5. Climatisation en/hors fonction
6. Dégivreur de lunette arrière
7. Commande (de mode) de répartition d'air

Le système de régulation de climatisation vous permet d'équilibrer la température, le débit et la direction de l'air circulant à travers l'habitacle.

Le système est toujours opérationnel, sauf lorsqu'il est mis manuellement hors fonction. La régulation de climatisation ne fonctionne que lorsque le moteur tourne.

La régulation de climatisation supprime un volume considérable d'humidité de l'air lorsqu'elle fonctionne en mode de climatisation ; de ce fait il est considéré comme normal que de l'eau s'écoule sur le sol à travers les conduits du soubassement.

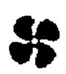
Les réglages et commandes sont les suivants :

Commande de la température

Utilisez la commande de température du conducteur ou du passager pour réguler la température de l'air à l'intérieur de l'habitacle. La zone bleue représente les températures plus basses et la zone rouge, les plus élevées.

Le sélecteur de température peut être laissé au réglage de température désiré, de manière à ce que le système puisse automatiquement atteindre au plus vite cette température. La température intérieure n'augmentera ni ne diminuera plus rapidement si vous placez le sélecteur sur une valeur plus haute ou plus basse lors du démarrage.

Commande du ventilateur



Utilisez cette commande pour doser le débit d'air du système dans le mode sélectionné. Tournez la commande vers la droite pour accroître la vitesse du ventilateur, et vers la gauche pour la diminuer.

Réglage de base - Chauffage



Sélectionnez une température pour chaque côté de l'habitacle. Sélectionnez le débit d'air au moyen du commutateur du ventilateur et réglez la vitesse du ventilateur en plaçant la commande au minimum sur 2 pour éviter que les vitres ne se couvrent de buée. Réglez le commutateur de répartition d'air sur la position trois niveaux. Tournez les bouches d'air de dégivrage des vitres latérales jusqu'aux crans. Ouvrez au besoin les bouches d'air centrales.



Sélectionnez une température pour chaque côté de l'habitacle. Sélectionnez le débit d'air sur le commutateur de ventilateur. Sélectionnez le réglage de panneau sur le commutateur de répartition d'air pour forcer l'air par les bouches du panneau.

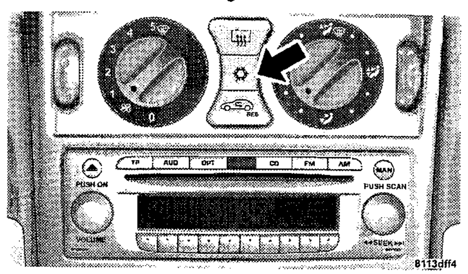


Sélectionnez une température pour chaque côté de l'habitacle. Sélectionnez le débit d'air sur le commutateur de ventilateur. Sélectionnez le réglage bi-niveau sur la commande de répartition d'air pour forcer l'air par les bouches supérieures du panneau et celles du plancher.

Réglage de base - Climatiseur



Appuyez sur la touche de mise en/ hors fonction de la climatisation. La diode du commutateur doit s'illuminer. Sélectionnez une température pour chaque côté de l'habitacle. Sélectionnez le débit d'air en plaçant la commande du ventilateur au minimum sur 1. Sélectionnez l'une des positions illustrées ci-dessus sur la commande de répartition d'air. Ouvrez les bouches d'air centrales. Ouvrez les bouches d'air latérales gauche et droite.



REMARQUE :

Le point entre les pictogrammes de la commande de répartition d'air est une position intermédiaire entre deux modes.

De légers changements du régime du moteur ou de sa puissance peuvent être constatés lorsque le compresseur est en fonction. Ceci est normal étant donné que le compresseur est mis en et hors fonction pour maintenir le confort et réduire la consommation de carburant.

REMARQUE :

Si le rendement de la climatisation semble insuffisant, vérifiez la présence de saleté ou d'insectes sur l'avant du condenseur du climatiseur.

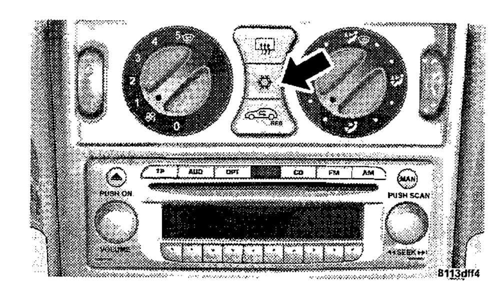
Dégivrage



Placez les sélecteurs de température sur chaleur maximale, la commande de ventilateur sur 5 et celle de répartition d'air sur dégivrage. Fermez les bouches d'air centrales. Fermez les bouches d'air latérales gauche et droite. Tournez les bouches d'air de dégivrage des vitres latérales jusqu'aux crans.

Désembuage intérieur des vitres

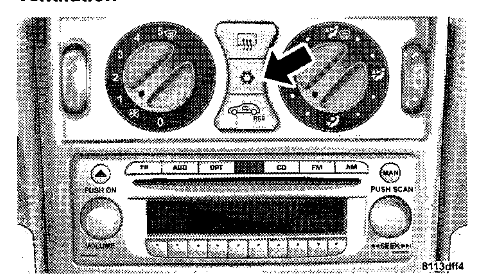
Appuyez sur la touche de climatisation ; le témoin doit s'illuminer. Coupez la recirculation d'air ; le témoin doit s'éteindre. Réglez le commutateur de répartition d'air sur la position dégivrage. Augmentez le débit d'air au moyen du commutateur de ventilateur. Fermez les bouches d'air centrales et latérales gauche et droite. Tournez les bouches d'air de dégivrage des vitres latérales jusqu'aux crans.



Désembuage extérieur des vitres

Mettez les essuie-glace en fonction. Réglez le commutateur de répartition d'air sur la position dégivrage. Augmentez le débit d'air sur le commutateur de ventilateur. Fermez les bouches d'air centrales et latérale droite. Tournez les bouches d'air de dégivrage des vitres latérales jusqu'aux crans.

Ventilation



Pour recevoir l'air extérieur par les bouches du panneau, arrêtez la climatisation. Le témoin du commutateur doit s'éteindre. Réglez les commandes comme pour la climatisation de base.

Régulation de climatisation - Hors fonction

Pour arrêter la régulation de climatisation, placez le commutateur de débit d'air sur O. L'alimentation en air frais de l'habitacle est interrompue. N'utilisez que temporairement ce réglage en conduisant, car le pare-brise pourrait s'embuer.

Dégivreur de lunette arrière



Mettez le contact (ON/RUN). Appuyez une fois sur la touche du dégivreur de lunette arrière pour l'activer. La diode du commutateur doit s'illuminer. Appuyez une nouvelle fois sur la touche du dégivreur de lunette arrière pour le désactiver.

REMARQUE :

Une forte accumulation de neige et de glace doit être retirée de la vitre avant d'activer le dégivreur. Le dégivreur de lunette arrière consomme beaucoup de courant. Pour éviter que la batterie ne se décharge, coupez le dégivreur dès que la lunette est dégivrée. Le dégivreur se coupera automatiquement après un maximum de 12 minutes de fonctionnement.

Si certains éléments du véhicule consomment simultanément du courant ou si la batterie n'est que partiellement chargée, il est possible que le dégivreur se coupe automatiquement de lui-même. Lorsque ceci se produit, la diode du commutateur se met à clignoter. Dès que la batterie a récupéré une tension suffisante, le dégivreur se remet automatiquement en marche.

> **ATTENTION !**
>
> N'utilisez ni grattoir, ni outil tranchant, ni produit de nettoyage abrasif sur la face interne de la lunette arrière, sous peine d'endommager la grille électrique de dégivrage. Les étiquettes peuvent être retirées après avoir été imbibées d'eau chaude.

Recirculation d'air/REST



Ce mode peut être sélectionné pour réduire temporairement la pénétration d'odeurs désagréables ou de poussière dans l'habitacle du véhicule. L'air extérieur ne pénètre plus dans l'habitacle du véhicule. Appuyez sur la touche de recirculation pour sélectionner ce mode. Pour l'annuler, appuyez à nouveau sur la touche.

Le système passe automatiquement du mode de recirculation au mode d'air frais après cinq minutes environ si la température extérieure est inférieure à 5° C (40° F) environ, après 30 minutes environ si la température extérieure est supérieure à 5° C (40° F) et après cinq minutes environ si une pression est exercée sur la touche de climatisation.

Lorsque la température extérieure est élevée, le système engage automatiquement le mode de recirculation d'air pendant 30 minutes environ afin d'accroître ses capacités de refroidissement. Appuyez à nouveau sur la touche de recirculation pour accroître la durée de ce mode.

Utilisation de la chaleur résiduelle du moteur (REST)



Lorsque le moteur est coupé, il est possible de continuer pendant une courte période à chauffer l'habitacle. Le débit d'air est automatiquement contrôlé. Sélectionnez une température pour chaque côté de l'habitacle. Réglez le commutateur de répartition d'air sur la position désirée.

Pour sélectionner cette fonction, placez la clé en position ACC ou OFF/LOCK dans le commutateur d'allumage, ou retirez-la. Appuyez sur la touche de recirculation. La diode de la touche s'illumine. Cette fonction ne pourra pas être activée si le niveau de charge de batterie est insuffisant.

Appuyez sur la touche de recirculation pour annuler cette fonction. La diode de la touche s'éteint. Le système se coupe automatiquement si vous mettez le contact (ON/RUN), après 30 minutes environ ou en cas de chute de tension de la batterie.

REMARQUE :

Ce véhicule est équipé d'un système de climatiseur utilisant du réfrigérant de type R-134a (HFC : hydrofluorocarbone). Les réparations doivent toujours être effectuées par un technicien qualifié et le réfrigérant doit être récolté dans un système de récupération en vue de son recyclage.

Filtre anti-poussière

Presque toutes les particules de poussière et de pollen sont filtrées avant que l'air extérieur ne pénètre dans l'habitacle via le système de répartition d'air.

REMARQUE :

Maintenez la grille d'admission d'air à l'avant du pare-brise exempte de neige et de débris.

Conseils d'utilisation

CONDITIONS METEO	REGLAGE DES COMMANDES
TEMPS TRES CHAUD ET HABITACLE TRES CHAUD	Démarrez le véhicule. Appuyez sur la touche de recirculation et mettez la climatisation en fonction. Réglez la commande de ventilateur sur grande vitesse. Abaissez les vitres pour évacuer l'air chaud. Relevez-les lorsque l'air chaud a été évacué. Placez la commande de mode sur et les commendes de ventilateur et de température comme désiré quand l'habitacle a refroidi.
TEMPS CHAUD	Placez la commande de mode sur et mettez la climatisation en fonction si le temps est ensoleillé. Choisissez la position si le ciel est nuageux ou sombre et que la climatisation est en fonction.
TEMPS FRAIS OU FROID ET HUMIDE	Placez la commande de mode sur et mettez en fonction la climatisation si le temps est ensoleillé. Choisissez la position et mettez en fonction la climatisation si le temps est nuageux, sombre ou humide.
TEMPS FROID ET SEC	Utilisez la position par temps ensoleillé, la position par temps nuageux ou sombre, et la position par temps neigeux ou très froid exigeant une chaleur supplémentaire sur le pare-brise.

8118231d

METHODES DE DEMARRAGE

AVERTISSEMENT !

Par temps chaud, n'abandonnez ni enfants ni animaux dans un véhicule en stationnement. Une chaleur excessive dans l'habitacle peut causer des blessures graves, voire mortelles.

Vérifiez si le frein de stationnement est engagé et si le levier sélecteur est en position N (point mort) ou P (stationnement) (levier de changement de vitesse au point mort). Mettez le contact (ON/RUN). Freinez toujours avant de passer en prise.

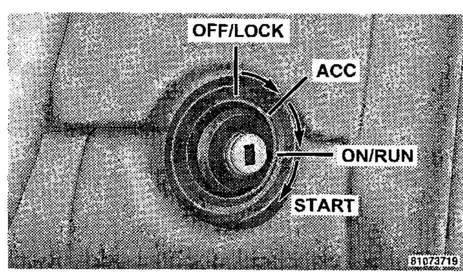
Démarrage normal

Véhicules à transmission automatique :
N'appuyez pas sur l'accélérateur. Tournez simplement la clé en position START (démarrage) et relâchez-la quand le moteur démarre. Si le moteur ne tourne pas, tournez la clé dans le sens contraire en position OFF/LOCK (Hors fonction/Verrouillage) et répétez la procédure de démarrage. Si plusieurs tentatives de démarrage échouent, le système doit être contrôlé par le concessionnaire agréé le plus proche.

Véhicules à transmission manuelle :
N'appuyez pas sur l'accélérateur. Enfoncez complètement la pédale d'embrayage, faute de quoi le moteur ne peut démarrer à cause du dispositif d'interverrouillage de sécurité intégré. Tournez simplement la clé en position START (démarrage) et relâchez-la quand le moteur démarre. Le démarreur fonctionne jusqu'au moment où le moteur tourne. Si le moteur ne tourne pas, tournez la clé dans le sens contraire en position OFF/LOCK (Hors fonction/Verrouillage) et répétez la procédure de démarrage. Si plusieurs tentatives de démarrage échouent, le système doit être contrôlé par le concessionnaire agréé le plus proche.

REMARQUE :

Le démarreur étant pourvu d'un dispositif empêchant la répétition, la clé doit être tournée complètement vers la gauche avant d'essayer de démarrer à nouveau le moteur.



Temps extrêmement froid (moins de -29° C (-20° F)

Pour un démarrage fiable dans les zones où les températures sont fréquemment inférieures à -29° C (-20° F), nous préconisons l'utilisation d'une batterie externe et d'un chauffage électrique de bloc-moteur. Votre concessionnaire peut vous donner des conseils relatifs à l'installation et à l'utilisation de ces équipements.

Si le moteur ne démarre pas

ATTENTION !

Ne tentez pas de pousser ni de tirer votre véhicule pour le faire démarrer. Votre véhicule ne peut démarrer de cette manière. En poussant avec un autre véhicule, vous risquez d'endommager la transmission ou l'arrière de votre véhicule. Référez-vous au chapitre 6 de ce manuel pour connaître les méthodes correctes de démarrage au moyen d'une batterie auxiliaire.

AVERTISSEMENT !

Ne versez jamais ni carburant ni autre liquide inflammable dans la prise d'air du corps du papillon pour démarrer. Vous risqueriez un incendie et des blessures.

Si la méthode normale ne permet pas de démarrer, le moteur peut être noyé. Appuyez à fond sur la pédale d'accélérateur tout en actionnant le démarreur. Ceci devrait éliminer l'excès de carburant dans le cas où le moteur est noyé.

ATTENTION !

N'actionnez pas le démarreur pendant plus de quinze secondes à la fois sous peine de l'endommager. Attendez dix à quinze secondes avant de recommencer.

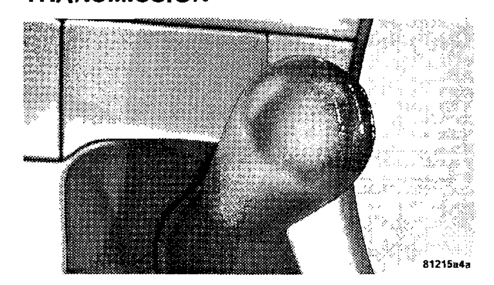
Si le moteur est noyé, il peut commencer à tourner puis s'arrêter, faute de puissance, quand la clé est relâchée. Dans ce cas, continuez à actionner le démarreur avec la pédale d'accélérateur poussée à fond. Relâchez l'accélérateur et la clé dès que le moteur tourne régulièrement.

Si le moteur ne présente aucune velléité de démarrage après deux séquences de quinze secondes avec l'accélérateur au plancher, répétez la méthode de démarrage normal.

Après le démarrage

Le régime de ralenti diminue automatiquement avec le réchauffement du moteur.

SELECTION DES RAPPORTS DE TRANSMISSION



Transmission manuelle

REMARQUE :

Avant de quitter le véhicule, spécialement en côte, serrez le frein de stationnement et placez le sélecteur de rapport en MARCHE ARRIERE. Pour placer la transmission en MARCHE ARRIERE, soulevez le pommeau du changement de vitesse, poussez-le vers la gauche et tirez-le vers l'arrière.

Enfoncez complètement la pédale d'embrayage avant de changer de vitesse. Accélérez légèrement tout en relâchant la pédale d'embrayage.

Lors d'un départ arrêté, la transmission doit être en PREMIERE (et non en TROISIEME). Ne démarrez jamais en TROISIEME sous peine d'endommager l'embrayage.

REMARQUE :

S'il vous faut redémarrer le moteur, vous devez ramener le commutateur en position OFF/ LOCK avant de redémarrer.

En ville, vous trouverez commode de vous limiter aux rapports de vitesses inférieurs. A vitesse constante sur autoroute avec accélérations progressives, la sixième est conseillée.

En roulant, ne laissez jamais le pied sur la pédale d'embrayage et ne faites pas patiner celui-ci en côte,. sous peine de provoquer une usure anormale de l'embrayage.

Ne sélectionnez jamais la MARCHE ARRIERE avant l'arrêt complet du véhicule.

REMARQUE :

Le changement de vitesses peut s'avérer plus difficile par temps froid, jusqu'au réchauffement du lubrifiant de la transmission. Ceci est normal et sans danger pour cette dernière.

Vitesses préconisées pour les changements de rapports

Sélectionnez le rapport supérieur aux vitesses indiquées dans le tableau pour optimiser la consommation de carburant et le rendement du moteur. Pour accélérer, changez de rapport aux vitesses indiquées.

Des changements prématurés en circulation régulière, à vitesse relativement constante, optimisent la consommation et sont autorisés.

Les passages au rapport supérieur plus tardifs peuvent être utilisés pour obtenir la vitesse d'accélération désirée.

TRANSMISSION MANUELLE VITESSES PRECONISEES POUR LES CHANGEMENTS DE RAPPORTS					
	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6
km/h	24	40	64	72	80
(MPH)	(15)	(25)	(40)	(45)	(50)

AVERTISSEMENT !

Lorsque vous quittez votre véhicule, retirez toujours la clé du commutateur d'allumage et verrouillez votre véhicule. Ne laissez pas d'enfants sans surveillance dans le véhicule et ne les laissez pas accéder à un véhicule non verrouillé. Les enfants peuvent déplacer le levier de changement de vitesse, ce qui pourrait provoquer un accident ou de graves blessures.

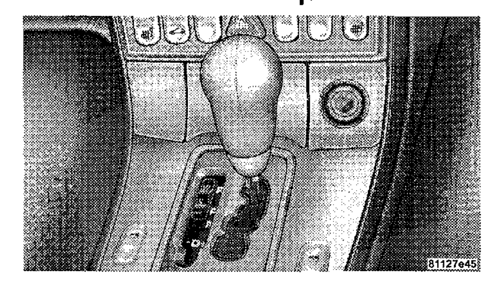
AVERTISSEMENT !

Le saut de plus d'un rapport lors d'une rétrogradation peut entraîner une perte de contrôle du véhicule. Vous pourriez avoir un accident.

ATTENTION !

Si vous rétrogradez de plusieurs rapports à la fois ou à un régime moteur excessif, vous risquez d'endommager le moteur, la transmission ou l'embrayage.

Transmission automatique



La transmission automatique sélectionne automatiquement les différents rapports, en fonction :

- de la position du levier sélecteur
- du commutateur de sélection de mode de programmation
- de la position de l'accélérateur
- de la vitesse du véhicule

Le processus de changement de rapport est continuellement adapté au style de conduite, aux conditions de conduite et aux caractéristiques de la route.

Le levier sélecteur est automatiquement bloqué lorsqu'il est en position STATIONNEMENT (P). Pour déplacer le levier sélecteur hors de la position de STATIONNEMENT, la pédale de frein doit être enfoncée fermement avant que le verrouillage de sélection ne se débloque.

Placez le levier sélecteur à la position désirée seulement si le moteur tourne normalement au ralenti et si la pédale de frein est enfoncée. Ne relâchez pas la pédale de frein avant d'être prêt à rouler. Sinon le véhicule pourrait accélérer rapidement lorsque le levier sélecteur est en PRISE (D) ou en MARCHE ARRIERE (R).

REMARQUE :

Après avoir sélectionné une position, attendez que le rapport s'engage complètement avant d'accélérer, particulièrement si le moteur est froid.

AVERTISSEMENT !

Il est dangereux de déplacer le levier sélecteur hors des positions STATIONNEMENT ou POINT MORT si le régime du moteur est supérieur au régime de ralenti. Si votre pied ne repose pas fermement sur la pédale de frein, le véhicule pourrait accélérer rapidement vers l'avant ou l'arrière. Vous pourriez perdre le contrôle du véhicule et heurter quelqu'un ou quelque chose. Ne passez en prise qu'au ralenti normal et quand votre pied appuie fermement sur la pédale de frein.

Arrêt

Pour de brefs arrêts, laissez la transmission en prise et retenez le véhicule avec la pédale de frein. Pour des arrêts plus longs, moteur au ralenti, passez au POINT MORT ou en STATIONNEMENT et immobilisez le véhicule avec le frein de stationnement. Lors d'un arrêt du véhicule en côte, ne le retenez pas avec l'accélérateur ; utilisez plutôt les freins. Ceci évitera un accroissement inutile de la température de la transmission.

Manoeuvres

Pour manœuvrer dans des zones étroites, contrôlez la vitesse du véhicule en relâchant progressivement les freins. Accélérez doucement et n'appuyez jamais brutalement sur l'accélérateur.

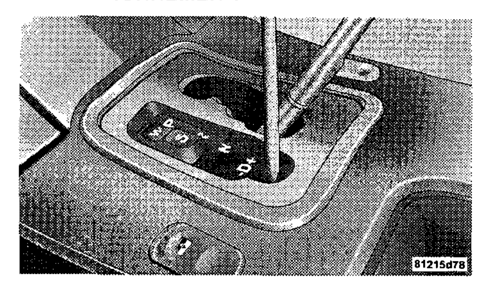
Pour extraire le véhicule d'un sol meuble (boue ou neige), passez alternativement d'un rapport avant à la marche arrière, en n'accélérant que très légèrement. Il se peut que le témoin ABS ou celui de l'antipatinage s'allument lors de cette opération. Coupez le moteur et relancez-le pour éteindre ces témoins.

Stationnement

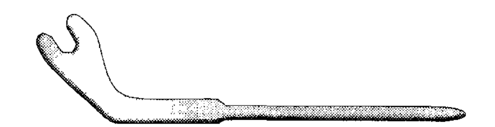
La position STATIONNEMENT est utilisée pour parquer un véhicule. Ne l'engagez que lorsque le véhicule est arrêté. La position STATIONNEMENT n'est pas destinée à servir de frein lorsqu'un véhicule est en stationnement. Le conducteur devrait toujours utiliser le frein de stationnement en plus de la position de STATIONNEMENT pour bloquer le véhicule.

REMARQUE :

La clé ne peut être retirée du commutateur d'allumage que si le levier sélecteur est en position STATIONNEMENT. Lorsque la clé est retirée, le levier sélecteur est bloqué en position STATIONNEMENT.



En cas de défaillance dans le système électrique du véhicule, le levier sélecteur peut rester bloqué en position STATIONNEMENT. Pour débloquer manuellement le levier sélecteur, insérez l'extrémité de l'outil multi-usage placé dans la boîte à gants (ou un stylo à bille) dans l'ouverture couverte située sous la position D de la grille de sélection. En poussant l'outil, déplacez le levier sélecteur hors de la position STATIONNEMENT. Après le retrait de l'outil, le couvercle ne se fermera plus complètement. Il ne reviendra en position fermée qu'après passage du levier sélecteur en position D+ et D-.



Marche arrière

Passez en MARCHE ARRIERE uniquement si le véhicule est complètement arrêté.

La vitesse maximale en MARCHE ARRIERE diffère en fonction de la position du commutateur de sélection de mode de programmation (S ou W). Il n'est cependant pas possible de changer de mode de programmation pendant la MARCHE ARRIERE.

Point mort

Le moteur ne transmet aucune puissance à l'essieu moteur. Lorsque les freins sont relâchés, le véhicule peut être librement déplacé (poussé ou remorqué). Ne passez pas au POINT MORT pendant la conduite sauf lorsque le véhicule est en danger de dérapage (p.ex. sur des routes verglacées).

REMARQUE :

Rouler au point mort pour quelque raison que ce soit peut endommager la transmission, et ces dégâts ne sont pas couverts par la garantie limitée.

Prise (D)

La transmission change automatiquement de rapport jusqu'en cinquième. La position PRISE (D) procure les caractéristiques optimales de conduite dans toutes les conditions normales de circulation.

Sélection de rapport AutoStick®

Le rapport de transmission peut être sélectionné en pressant le levier sélecteur vers la droite ou vers la gauche lorsqu'il est en PRISE. Le rapport actuellement sélectionné est indiqué sur l'écran du bloc d'instruments. Pressez brièvement le levier sélecteur vers le sens D-. La transmission rétrograde au rapport immédiatement inférieur. Le passage dans un autre rapport procurant une accélération plus forte ou permettant de ralentir le véhicule est possible. Les rétrogradations sont également possibles.

Pressez et maintenez le levier sélecteur dans le sens D-. La transmission passe directement au rapport le plus approprié pour une accélération optimale.

REMARQUE :

Pour éviter un surrégime du moteur lorsque le levier sélecteur est déplacé dans le sens D-, la transmission ne rétrograde pas si la limite de régime du moteur peut être dépassée.

Pressez brièvement le levier sélecteur dans le sens D+. La transmission passe au rapport immédiatement supérieur.

Pressez et maintenez le levier sélecteur dans le sens D+. La transmission passe directement du rapport actuel à D.

AVERTISSEMENT !

Sur une surface glissante, ne rétrogradez jamais pour tirer parti du frein moteur. Ceci pourrait entraîner un patinage de la roue motrice et réduire le contrôle du véhicule. L'ABS de votre véhicule ne peut empêcher ce type de perte de contrôle. Vous pourriez perdre le contrôle du véhicule et avoir un accident.

REMARQUE :

Lorsque la transmission est en D, 4 ou 3, le passage de PREMIERE en DEUXIEME et en TROISIEME peut être retardé, en fonction de la vitesse du véhicule et de la température du moteur. Ceci permet au convertisseur catalytique de se réchauffer plus rapidement pour atteindre sa température de fonctionnement.

Le passage retardé au rapport supérieur est effectif lorsque la vitesse du véhicule est inférieure à 50 km/h (31 mph) à papillon partiellement ouvert et à une température du moteur inférieure à 35° C (95° F). Pour éviter que le moteur ne peine à bas régime en côte ou lorsque le véhicule est lourdement chargé, la transmission automatique rétrogradera au besoin pour maintenir le régime du moteur dans la meilleure plage de couple.

Gammes de rapports

P (STATIONNEMENT)

REMARQUE :

Si le contact est mis (ON/RUN), vous devez appuyer sur la pédale de frein pour quitter la position STATIONNEMENT.

Cette position complète l'action du frein de stationnement en verrouillant la transmission. Le moteur peut démarrer dans cette gamme. Ne tentez jamais de passer en position STATIONNEMENT quand le véhicule se déplace.

Dans cette gamme, serrez le frein de stationnement avant de quitter le véhicule.

R (MARCHE ARRIERE)

Attendez l'immobilisation complète du véhicule pour passer en marche arrière.

N (POINT MORT)

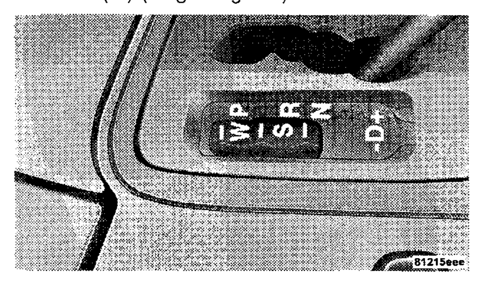
Il est possible de démarrer le moteur dans cette gamme. Servez-vous de cette gamme pour démarrer votre véhicule s'il roule ou s'il est remorqué.

D (SURMULTIPLIEE)

Utilisez cette gamme pour la plupart des trajets urbains et routiers. C'est la gamme la plus économique et elle procure les changements de rapport les plus confortables.

Commutateur de sélection de mode de programmation

La transmission dispose d'un sélecteur des modes de programmation Standard (S) et Hiver/ Humidité (W) (neige et glace).



Pour le mode standard, appuyez sur le symbole S du commutateur. Utilisez ce mode en conduite normale. Le véhicule démarre en PREMIERE.

Enfoncer rapidement la pédale d'accélérateur ou l'enfoncer presque à fond (position de rétrogradation forcée) au lieu de la presser lentement et par petits mouvements provoque la rétrogradation de la transmission dans un rapport inférieur. Un relâchement rapide de la pédale d'accélérateur entraînera normalement un passage au rapport supérieur. Ce processus de changement de rapport dépend de la vitesse actuelle du véhicule.

Pour le mode Hiver/Humidité (neige et glace), appuyez sur le symbole W du commutateur. Le véhicule démarre en DEUXIEME, sauf si la PREMIERE a été sélectionnée ou si la pédale d'accélérateur est en position de rétrogradation forcée. Le mode W contribue à améliorer la motricité et la stabilité directionnelle du véhicule. Le processus de passage de rapport se produit à une vitesse et un régime moindres que dans le mode de programmation S.

ATTENTION !

Ne changez jamais de mode de programmation lorsque le levier de sélection n'est pas en position STATIONNEMENT. Ceci pourrait modifier les caractéristiques de conduite sans que vous y soyez préparé.

Fonctionnement d'urgence (mode de secours)

Si l'accélération du véhicule se détériore ou si la transmission ne change plus de rapport, c'est vraisemblablement qu'elle fonctionne en mode de secours, qui s'engage en cas de défaillance de la transmission.

Cette condition peut être accompagnée de l'illumination du témoin de panne du bloc d'instruments.

Dans ce mode, seules la DEUXIEME ou la MARCHE ARRIERE peuvent être activées.

Pour engager la DEUXIEME ou la MARCHE ARRIERE :

1. Arrêtez le véhicule.
2. Déplacez le levier sélecteur en position STATIONNEMENT.
3. Arrêtez le moteur.
4. Attendez 10 secondes environ.
5. Redémarrez le moteur.
6. Déplacez le levier sélecteur en PRISE (pour la DEUXIEME) ou en MARCHE ARRIERE.

La transmission doit être vérifiée aussi rapidement que possible par un concessionnaire agréé.

FREIN DE STATIONNEMENT



Lorsque vous serrez le frein de stationnement et que le moteur tourne, le témoin d'avertissement des freins du bloc d'instruments s'allume.

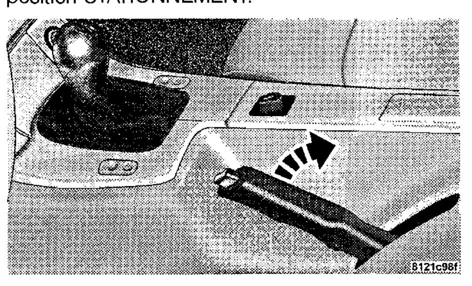
REMARQUE :

Ce témoin, lorsqu'il est allumé et que le frein de stationnement est serré, indique uniquement que le frein de stationnement est en fonction. Il ne précise pas le degré de serrage.

REMARQUE :

Si le témoin reste allumé lorsque le frein de stationnement est relâché, il indique une défaillance du système de freinage. Le système de freinage doit être contrôlé immédiatement par un concessionnaire agréé.

Avant de quitter le véhicule, vérifiez le serrage correct du frein de stationnement. Dans le case d'un véhicule à transmission manuelle, placez le levier de changement de vitesses en MARCHE ARRIERE. Dans le cas d'un véhicule à transmission automatique, placez le levier sélecteur en position STATIONNEMENT.



Pour relâcher le frein de stationnement, tirez légèrement la poignée en poussant le bouton de verrouillage, puis abaissez le levier jusqu'à la butée. Le témoin d'avertissement des freins du bloc d'instruments doit s'éteindre.

Une alarme retentit si vous commencez à rouler sans avoir relâché le frein de stationnement.

En côte, vous devez serrer le frein de stationnement **avant** de placer le levier sélecteur en STATIONNEMENT. Si vous ne le faites pas, le passage du sélecteur hors de la position de STATIONNEMENT peut être rendu plus ardu à cause de la charge supportée par le mécanisme de blocage de la transmission. Une précaution complémentaire consiste en descente à tourner les roues avant vers le bord de la route et, en côte, à les tourner vers le milieu de la route.

Serrez toujours le frein de stationnement quand le conducteur doit quitter le véhicule.

AVERTISSEMENT !

Desserrez complètement le frein de stationnement avant de rouler, sous peine d'endommager le frein et de provoquer un accident.

AVERTISSEMENT !

Ne laissez jamais un enfant seul dans un véhicule. Un enfant pourrait se blesser ou blesser autrui s'il est sans surveillance.

CIRCUIT DE FREINAGE

Votre véhicule est équipé d'origine de servofreins. Si la fonction d'assistance aux freins disparaît (par exemple suite à des freinages répétés avec le moteur coupé), les freins continueront à fonctionner. L'effort exigé sera toutefois beaucoup plus important qu'avec l'assistance aux freins.

En cas de perte de circuit hydraulique avant ou arrière, le reste du circuit fonctionne normalement, mais avec une certaine perte d'efficacité générale du freinage. Ceci sera mis en évidence par une augmentation de la course de la pédale lors du freinage, la nécessité de l'application d'une force plus importante pour ralentir ou arrêter le véhicule et l'illumination du témoin d'avertissement des freins lors du freinage.

Système d'assistance au freinage d'urgence (BAS)

Le BAS est conçu pour accroître les capacités de freinage du véhicule lors d'un freinage d'urgence. Une amplification maximale de puissance est appliquée plus rapidement aux freins en condition de freinage d'urgence. Ceci contribue à réduire les distances de freinage par rapport à un style de conduite et de freinage normal.

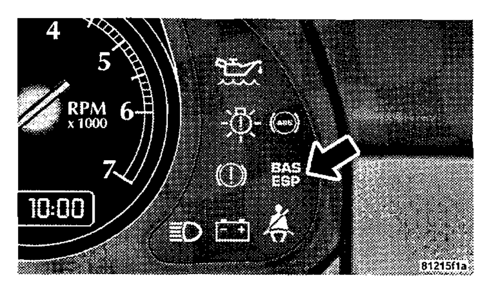
Le BAS complète le système de freins antiblocage (ABS). Une application très rapide des freins produit une assistance maximale du BAS. Pour tirer profit du système, vous devez freiner à fond continuellement pendant la séquence d'arrêt. Ne réduisez pas la pression sur la pédale de frein.

AVERTISSEMENT !

Le BAS ne peut empêcher l'action des lois physiques sur le véhicule, ni améliorer la capacité de freinage au-delà des possibilités offertes par l'état des freins et des pneus du véhicule ou de l'adhérence. Le BAS ne peut empêcher les accidents, y compris ceux qui résultent d'une vitesse excessive en virage, d'une proximité excessive avec le véhicule précédent ou de l'aquaplanage. Seul un conducteur prudent, attentif et compétent peut prévenir les accidents. Le BAS n'autorise ni la témérité ni l'imprudence, sous peine de compromettre la sécurité des occupants du véhicule et des tiers.

Lorsque la pédale de frein est relâchée, le BAS est désactivé.

Le témoin de panne du BAS est combiné avec celui du programme de stabilité électronique (ESP).



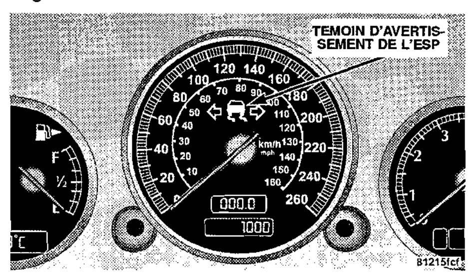
Le témoin BAS/ESP du bloc d'instruments s'allume lorsque la clé est en position ON/RUN et doit s'éteindre lorsque le moteur tourne. Si le témoin de panne BAS/ESP s'allume continuellement lorsque le moteur tourne, c'est qu'une panne a été détectée dans le BAS ou l'ESP. Ceci peut entraîner une baisse de puissance du moteur requérant une pression plus importante de la pédale d'accélérateur.

Si le BAS est défectueux, le système de freinage fonctionne normalement, mais sans l'assistance du BAS.

Lorsque l'ABS est défectueux, le BAS et l'ESP sont désactivés. Dans ces conditions, les deux témoins de panne s'allument lorsque le moteur tourne. Si le témoin de panne reste allumé, faites contrôler aussi vite que possible le BAS et l'ESP par votre concessionnaire agréé.

Programme électronique de stabilité (ESP)

L'ESP améliore le contrôle directionnel et réduit le patinage des roues dans diverses conditions de conduite. Lorsque l'ESP entre en action, le couple du moteur est limité et le témoin ESP commence à clignoter.



En hiver, l'efficacité de l'ESP peut être améliorée en équipant le véhicule de pneus radiaux M+S (boue-neige) préconisés par DaimlerChrysler et/ou de chaînes à neige.

AVERTISSEMENT !

L'ESP ne peut empêcher l'action des lois physiques sur le véhicule, ni accroître l'adhérence disponible. L'ESP ne peut empêcher les accidents, y compris ceux qui résultent d'une vitesse excessive en virage ou de l'aquaplanage. Seul un conducteur prudent, attentif et compétent peut prévenir les accidents. L'ESP n'autorise ni la témérité ni l'imprudence, sous peine de compromettre la sécurité des occupants du véhicule et des tiers.

Le témoin de l'ESP commence à clignoter à n'importe quelle vitesse, dès qu'il y a perte d'adhérence des pneus et que les roues commencent à patiner.

Si le témoin d'avertissement ESP clignote lors d'une accélération, soulagez l'accélérateur et appliquez le moins de gaz possible. Adaptez votre vitesse aux conditions routières.

ATTENTION !

Si le véhicule est remorqué essieu avant soulevé (voir la section Que faire en cas d'urgence de ce manuel), le moteur doit être coupé (clé en position OFF/LOCK ou ACC dans le commutateur d'allumage). Sinon l'ESP se déclenchera immédiatement et freinera les roues arrière.

REMARQUE :

Lorsque le témoin ESP s'allume en permanence, il indique que l'ESP est désactivé. Adaptez votre vitesse aux conditions routières.

REMARQUE :

Evitez de faire patiner une roue motrice. Ceci peut gravement endommager le train de roulement et n'est pas couvert par la garantie DaimlerChrysler.

REMARQUE :

Si le témoin ESP clignote en accélération, soulagez l'accélérateur.

REMARQUE :

L'ESP ne devrait pas être désactivé en conduite normale. Cette désactivation supprimerait tous les bénéfices qu'apporte le système ESP.

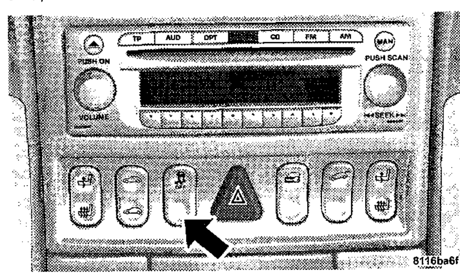
Synchronisation de l'ESP

Si le témoin de panne BAS/ESP continue à s'allumer lorsque le moteur tourne, ceci peut être dû à une interruption de l'alimentation électrique (batterie déconnectée ou vide) ; l'ESP doit alors être synchronisé.

Pour synchroniser le système ESP, tournez complètement le volant vers la gauche puis vers la droite. Le témoin BAS/ESP devrait s'éteindre.

Commutateur ESP

Le commutateur ESP se trouve sur la console centrale. Lorsque l'ESP est désactivé, le témoin du bloc d'instruments s'allume. Lorsqu'il est activé, le témoin s'éteint.



Pour accroître la motricité du véhicule en conduite avec des chaînes à neige ou lors d'un démarrage dans la neige profonde, le sable ou le gravier, désactivez l'ESP en appuyant sur la partie supérieure du commutateur ESP. Le témoin ESP restera alors continuellement allumé. Lorsque le système ESP est désactivé, le dispositif de réduction du couple moteur est hors fonction. De ce fait, l'amélioration de la stabilité du véhicule offerte par l'ESP n'est plus disponible.

ATTENTION !

Les chaînes à neige ne devraient jamais être utilisées sans les pneus radiaux M+S (boue/neige) préconisés, sous peine d'endommager votre véhicule.

L'ESP fonctionne toujours lors du freinage, même si le commutateur est en position Hors fonction.

Si une roue motrice perd de l'adhérence et commence à patiner, le système ESP freine cette roue jusqu'au moment où celle-ci récupère une adhérence suffisante. Le système antipatinage s'engage à 40 km/h (24 mph) environ et se coupe à 80 km/h (50 mph).

Pour retrouver l'amélioration de la stabilité du véhicule offerte par l'ESP, appuyez sur la partie inférieure du commutateur (le témoin d'avertissement ESP s'éteint).

Système de freins antiblocage (ABS)

Le système de freins antiblocage augmente la stabilité et la capacité de freinage du véhicule dans la plupart des circonstances de freinage. Le système "pompe" automatiquement les freins lors d'un freinage important afin d'empêcher le blocage des roues. Il agit pour empêcher le blocage des roues et éviter le dérapage sur surface glissante.

REMARQUE :

L'ABS améliore le contrôle directionnel du véhicule lors d'un freinage puissant.

L'ABS empêche le blocage des roues aux vitesses supérieures à 8 km/h (5 mph), quelle que soit la surface de la route.

Au moment où l'une des roues est sur le point de se bloquer, une légère pulsation peut être ressentie dans la pédale de frein, indiquant que l'ABS est en mode de régulation.

Maintenez une pression ferme et constante sur la pédale de frein lorsque vous ressentez cette pulsation. Une pression stable et continue de la pédale de frein procure une puissance de freinage optimale tout en permettant de conserver la capacité directionnelle du véhicule.

En cas de freinage d'urgence, maintenez une pression constante et forte sur la pédale de frein. L'ABS est plus efficace si vous freinez de cette manière.

Sur surface glissante, l'ABS réagira même si la pression sur la pédale de frein est légère, étant donné que la probabilité d'un blocage des roues est plus importante. La pulsation de la pédale de frein peut être l'indication de conditions routières périlleuses et vous rappelle d'être particulièrement attentif.

AVERTISSEMENT !

Des pneus sous- ou sur-gonflés, ou des tailles différentes de pneus ou de roues avant ou arrière sur un véhicule peuvent réduire l'efficacité du freinage. Maintenez toujours une pression correcte de vos pneus et utilisez les pneus et roues spécifiés dans ce manuel.

Un autodiagnostic de l'ABS s'effectue à 20 km/h (12 mph) environ. Si votre pied est posé sur le frein pendant l'essai, vous percevrez un léger mouvement de la pédale. Ce mouvement peut être plus perceptible sur route verglacée ou enneigée. Le moteur de la pompe ABS émet un ronflement lors de son fonctionnement, ce qui est normal.

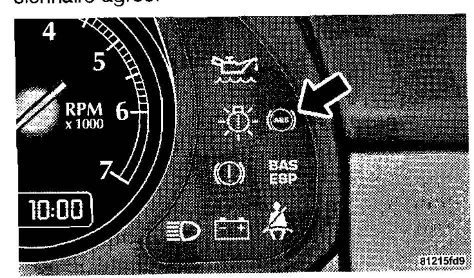
AVERTISSEMENT !

Le pompage de la pédale de frein diminue l'efficacité de l'ABS et peut provoquer un accident. Le pompage allonge la distance de freinage. Enfoncez fermement la pédale de frein lorsque vous devez ralentir ou arrêter le véhicule.

REMARQUE :

En cas de freinage brutal, une pulsation et un déclic peuvent se produire. Ces phénomènes sont normaux et indiquent que l'ABS fonctionne.

Le témoin ABS du bloc d'instruments s'allume lorsque la clé est en position ON/RUN et doit s'éteindre lorsque le moteur tourne. Si le témoin ABS ne s'allume pas brièvement pendant cette procédure ou reste allumé lorsque le moteur tourne, faites contrôler le système par un concessionnaire agréé.



Si le témoin ABS du bloc d'instruments s'allume lorsque le moteur tourne, il indique que l'ABS a détecté une défaillance et a été désactivé. Dans ce cas, le système de freinage fonctionne normalement, mais sans assistance antiblocage. Lorsque l'ABS est défectueux, le BAS et l'ESP sont également désactivés. Les deux témoins de panne s'allument lorsque le moteur tourne. Si la tension de charge est inférieure à 10V, le témoin de panne s'allume et l'ABS est désactivé. Lorsque la tension redevient supérieure à cette valeur, le témoin s'éteint et l'ABS est à nouveau opérationnel. Si le témoin de panne reste allumé, faites contrôler le système aussi vite que possible par votre concessionnaire agréé.

AVERTISSEMENT !

L'ABS ne peut empêcher l'action des lois physiques sur le véhicule, ni améliorer la capacité directionnelle ou de freinage au-delà des possibilités offertes par l'état des freins et des pneus du véhicule ou de l'adhérence. L'ABS ne peut empêcher les accidents, y compris ceux qui résultent d'une vitesse excessive en virage, d'une proximité excessive avec le véhicule précédent ou de l'aquaplanage. Seul un conducteur prudent, attentif et compétent peut prévenir les accidents. L'ABS n'autorise ni la témérité ni l'imprudence, sous peine de compromettre la sécurité des occupants du véhicule et des tiers.

AVERTISSEMENT !

Voici comment freiner et accélérer de manière sûre :

- Ne conduisez pas avec le pied sur la pédale de freins. Ceci peut causer une surchauffe des freins et provoquer un freinage incontrôlé, allonger les distances de freinage ou endommager le circuit de freinage.
- En pente ou en région montagneuse, un freinage répété peut affaiblir les freins et leur faire perdre leur efficacité. Réduisez la charge des freins en rétrogradant chaque fois que possible.
- Ne roulez pas trop vite par rapport à l'état de la route, surtout si celle-ci est humide ou boueuse. Une pellicule d'eau peut se former entre la bande de roulement du pneu et la route. Cet aquaplanage peut provoquer une perte de traction, de capacité de freinage ou de contrôle.
- Si vous traversez des flaques d'eau profondes ou une station de lavage, les freins peuvent se mouiller, ce qui réduit leur efficacité et rend leur action imprévisible. Séchez les freins en appuyant légèrement sur la pédale par intermittence tout en roulant à très petite vitesse.

Rodage des plaquettes de frein
Les freins de votre véhicule ne requièrent pas de longue période de rodage, mais évitez de freiner fort à plusieurs reprises à grande vitesse lors du rodage initial. Evitez également les charges importantes imposées aux freins, comme par exemple lors de longues descentes en montagne.

DIRECTION ASSISTEE
Le système de direction assistée de votre véhicule conserve une capacité directionnelle mécanique en cas de perte de cette assistance.

Si, pour une quelconque raison, la pression hydraulique vient à manquer, il vous est toujours possible de diriger votre véhicule. Dans ces conditions, vous observerez une augmentation significative de l'effort à fournir pour diriger le véhicule.

PNEUS
Veuillez prendre le temps de lire la brochure de garantie des pneus figurant dans la trousse des manuels de l'utilisateur. Elle contient d'importantes informations relatives à la maintenance de vos pneus.

Les recommandations spécifiques et les instructions relatives à l'entreposage à long terme des pneus sont à demander au manufacturier des pneus. Vous trouverez dans la brochure de garantie des pneus les informations vous permettant de le contacter.

1. Sécurité

REMARQUE :

Des pressions inégales entre les deux côtés du véhicule peuvent provoquer une dérive du véhicule vers la droite ou vers la gauche.

AVERTISSEMENT !

- Un gonflage insuffisant augmente la flexibilité des pneus et peut les détériorer.
- Un gonflage excessif réduit la capacité d'amortissement du pneu.
- Des objets se trouvant sur la route, ainsi que les nids-de-poule peuvent endommager les pneus.
- Des pneus dont la pression est inégale peuvent causer des problèmes de direction. Vous risquez alors de perdre le contrôle du véhicule.
- Un gonflage excessif ou insuffisant des pneus peut affecter la maniabilité du véhicule et entraîner leur défaillance subite, provoquant alors une perte de contrôle du véhicule.

2. Economie

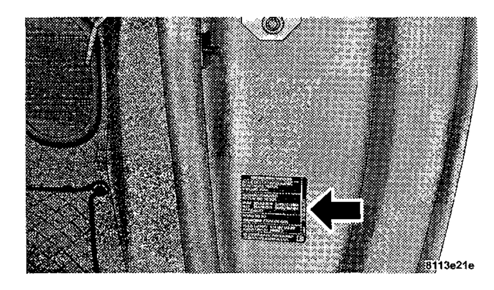
Des pressions de gonflage incorrectes peuvent causer une usure inégale de la bande de roulement des pneus. Une telle usure réduit la durée de vie des pneus qui doivent alors être remplacés prématurément. Une pression insuffisante augmente également la résistance au roulement et donc la consommation de carburant.

3. Confort et stabilité directionnelle

Le gonflage correct des pneus contribue au confort des occupants. Une pression excessive produit des secousses et réduit le confort. Des pneus trop ou trop peu gonflés réduisent la stabilité du véhicule et faussent la perception de la direction.

Des pressions de pneu inégales peuvent fausser la réaction de la direction et la rendre imprévisible.

Pressions de gonflage des pneus
La pression de gonflage correcte des pneus de votre véhicule se trouve sur une étiquette collée sur le montant du loquet de la porte du conducteur. Vérifiez et réglez la pression une fois par mois au moins. La pression varie avec la température extérieure : vérifiez-la plus souvent en cas de fluctuations importantes de température.



Les pressions de gonflage figurant sur l'étiquette sont toujours des pressions de gonflage à froid. La pression de gonflage à froid est définie comme la pression après trois heures au moins d'immobilisation du véhicule ou lorsque la distance parcourue est inférieure à 1,6 km (1 mille) après une période de trois heures de stationnement. La pression de gonflage à froid ne peut dépasser les valeurs maximales moulées dans le flanc du pneu.

La pression des pneus peut augmenter de 13 à 40 kPa (2 à 6 psi) pendant les trajets. Ne réduisez PAS la pression à chaud sous peine d'obtenir une pression à froid insuffisante.

Les pressions de gonflage s'appliquent uniquement aux tailles de pneus reprises sur l'étiquette.

Fonctionnement à grande vitesse
DaimlerChrysler Corporation conseille de rouler prudemment sans dépasser les vitesses autorisées. Quand une vitesse élevée est autorisée et que les conditions le permettent, une pression correcte des pneus est très importante.

Patinage des roues
Si le véhicule est pris dans la boue, le sable ou la neige, ne faites pas patiner les roues à plus de 48 km/h (30 mph).

Consultez le paragraphe au sujet du Désembourbement, à la section 6 de ce manuel.

AVERTISSEMENT !

Il peut s'avérer dangereux de faire patiner les roues rapidement . La force générée par des vitesses excessives peut entraîner des dégâts aux pneus. Le pneu peut exploser et blesser quelqu'un. Lorsque le véhicule se trouve immobilisé, ne faites pas patiner les roues à plus de 48 km/h (30 mph). Ne laissez personne s'approcher d'une roue qui patine, quelle que soit la vitesse de la roue.

Chaînes pour pneus
Le RUD-matic® DISC est le seul système de chaîne pour pneus approuvé pour le coupé Chrysler Crossfire.

Les chaînes doivent être montées uniquement sur les roues arrière et seulement avec les pneus hiver pour boue et neige (M+S) préconisés. Respectez les instructions de montage du manufacturier.

Les chaînes ne peuvent être utilisées que sur des routes enneigées, à des vitesses inférieures à 50 km/h (30 mph). Retirez les chaînes aussitôt que possible lorsque vous roulez sur route déneigée.

Si vous roulez avec des chaînes, appuyez sur le commutateur ESP pour le désactiver.

ATTENTION !

Votre véhicule peut être endommagé si des chaînes pour pneus non approuvées sont utilisées.

Pneus d'origine
Votre véhicule est équipé de pneus sport ou de pneus toutes saisons. Les pneus sport offrent les meilleures capacités de tenue de roue par temps sec et humide. Les pneus toutes saisons, bien que procurant un niveau de tenue de route légèrement inférieur, fournissent une motricité supérieure sur la neige et la glace. Les deux types de pneus sont conçus pour des vitesses élevées. Il est important que vous sachiez quel est le type de